Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1656**

15. Wahlperiode 02. 10. 2003

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

A. Problem und Ziel

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege soll nach § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes überprüft und an die eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung angepasst werden.

B. Lösung

Der überarbeitete Bedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Bedarfsplans.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selber werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht.

E. Sonstige Kosten

Daher sind auch Auswirkungen auf Einzelpreise und das gesamte Preisniveau nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 1. Oktober 2003

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des
Bundesschienenwegeausbaugesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 791. Sitzung am 26. September 2003 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Anlage 1

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Die Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 265 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

Anlage (zu § 1)

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

1. Vordringlicher Bedarf

a) Laufende und fest disponierte Vorhaben

lfd. Nr.	Vorhaben
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro
2	ABS[1] Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
3	ABS Hamburg – Büchen – Berlin
4	ABS Stelle – Lüneburg
5	ABS Berlin – Dresden (1. Baustufe)
6	ABS Hannover – Lehrte
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (1. Baustufe)
8	ABS Dortmund – Paderborn – Kassel
9	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
10	NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle
11	ABS Leipzig – Dresden
12	ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau – Chemnitz
13	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden
14	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL
15	ABS Köln – Aachen
16	ABS/NBS Hanau – Nantenbach
17	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier
18	ABS Mainz – Mannheim
19	ABS Fulda – Frankfurt am Main
20	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
21	ABS Augsburg – München (1. Baustufe)
22	ABS München – Mühldorf – Freilassing (1. Baustufe)
23	NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München
24	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau
25	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. Baustufe)
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (1. Baustufe)
27	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)

[1] ABS = Ausbaustrecke, NBS = Neubaustrecke.

b) Neue Vorhaben

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Hamburg – Lübeck
2	ABS Neumünster – Bad Oldesloe
3	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven/Langwedel – Uelzen
4	ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover
5	ABS Rotenburg – Minden
6	ABS Uelzen – Stendal (2. Baustufe)
7	ABS/NBS Seelze – Wunstorf – Minden
8	ABS Hannover – Berlin (Stammstrecke Oebisfelde – Staaken)
9	ABS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (1. Baustufe)[2]
10	ABS Hagen – Gießen (1. Baustufe)
11	ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D/PL
12	ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
13	NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar
14	ABS Augsburg – München (2. Baustufe)
15	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (2. Baustufe)
16	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/Grenze D/CZ (– Prag)
17	ABS Luxemburg – Trier – Koblenz – Mainz
18	ABS Berlin – Dresden (2. Baustufe)
19	ABS (Venlo –) Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt – Rheydt-Odenkirchen[2]

[2] Das Land NRW beteiligt sich finanziell am Ausbau.

lfd. Nr.	Vorhaben
20	ABS München – Mühldorf – Freilassing (2. Baustufe)
21	ABS Münster – Lünen (– Dortmund)
22	ABS Neu-Ulm – Augsburg
23	ABS Berlin – Görlitz
24	ABS Hamburg – Elmshorn (1. Baustufe)
25	Ausbau von Knoten (2. Stufe)[3)]
26	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)[4)]
27	SPNV[5)]
28	Internationale Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen

2. Weiterer Bedarf

lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Hamburg – Elmshorn (2. Baustufe)
2	ABS Oldenburg – Leer
3	ABS Lübeck – Schwerin
4	ABS Hagen – Brilon Wald – Warburg
5	ABS Paderborn – Halle
6	ABS Hagen – Gießen (2. Baustufe)
7	ABS Löhne – Braunschweig – Wolfsburg (2. Baustufe)
8	ABS Graben-Neudorf/Heidelberg – Karlsruhe
9	ABS München – Mühldorf – Freilassing (3. Baustufe)
10	Ausbau von Knoten (3. Stufe)
11	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (3. Stufe)
12	Internationale Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen

3. Internationale Projekte

Die nachstehend genannten Strecken haben eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung. Zum Ausbau dieser Strecken ist eine Vereinbarung mit den jeweils betroffenen Nachbarländern erforderlich. Zur Aufnahme dieser Strecken in den Vordringlichen Bedarf bzw. den Weiteren Bedarf müssen außerdem die üblichen Kriterien erfüllt werden.

lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens
1	ABS Hamburg – Øresundregion
2	ABS Berlin – Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
3	ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (– Skandinavien) (2. Baustufe)[6)]
4	ABS Berlin – Rostock (– Skandinavien) (2. Baustufe)[6)]
5	ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (2. Baustufe)
6	ABS Nürnberg – Passau – Grenze D/A[7)]
7	ABS Ulm – Lindau – Grenze D/A (2. Baustufe)[7)]
8	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH[7)]
9	ABS München – Lindau – Grenze D/A[7)]
10	ABS/NBS (Roermond –) Grenze D/NL – Mönchengladbach – Rheydt („Eiserner Rhein“)
11	ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (2. Baustufe)[7)]

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

---

3) Vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit.
4) Aufnahme vorbehaltlich einer Gesamtoptimierung der Planungen für Rangierbahnhöfe (2. Stufe) und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (2. Stufe).
5) Im Rahmen der Nahverkehrspauschale gemäß § 8 Abs. 2 vorbehaltlich des Nachweises der Wirtschaftlichkeit im Einzelfall.
6) 1. Baustufe erfolgt im Rahmen von Bestandsnetzinvestitionen.
7) Für diese Vorhaben sind bereits Vereinbarungen mit dem Nachbarland abgeschlossen.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Überprüfung der geltenden Bedarfspläne

Nach § 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz ist der Bedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren darauf zu überprüfen, ob er der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist.

Der aktuelle Bedarfsplan für die Schienenwege des Bundes ist am 25. November 1993 in Kraft getreten[8]. Die Überprüfung aus dem Jahr 1998 führte zu dem Ergebnis, dass mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans u. a. auch eine erneute Überprüfung und Fortschreibung des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes erfolgen würde[9].

Die Überarbeitung des BVWP 1992 schließt die gemäß § 4 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz bzw. § 4 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetz vorgeschriebenen Überprüfungen der aktuellen Bedarfspläne ein und stellt somit mit seinen bewerteten und nach Dringlichkeiten eingestuften Projekten die Grundlage für neue Bedarfspläne als Anlage der zu novellierenden Ausbaugesetze (Bundesschienenwegeausbaugesetz, Fernstraßenausbaugesetz) dar. Insofern beinhaltet der Bedarfsplan die Schienenprojekte, die der Bundesverkehrswegeplan für seine Geltungsdauer 2001 bis 2015 zum Gegenstand hat. Die Festlegungen dieses Gesetzes und die Aussagen dieser Gesetzesbegründung beruhen auf dem Kenntnisstand, wie er auch dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde lag.

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selber werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht.

2. Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 (BVWP 2003)

Mehr als eine Dekade nach seiner Veröffentlichung zeigte der BVWP ’92 Überarbeitungsbedarf hinsichtlich Projektkosten, Prognosen und Bewertungsmethodik. Die Notwendigkeit einer Überarbeitung des BVWP ’92 haben auch die Koalitionsfraktionen in den Koalitionsvereinbarungen vom 20. Oktober 1998 und 16. Oktober 2002 herausgestellt.

Mit dem BVWP 2003 stellt die Bundesregierung aktuelle, belastbare Grundlagen auch für die Novellierung der Ausbaugesetze zur Verfügung. Das Zukunftsprogramm Mobilität (Beschluss des Bundeskabinetts vom 6. März 2002) ist zentrale Grundlage des BVWP 2003. Dem BVWP 2003 liegen folgende zentrale verkehrspolitische und gesellschaftliche Ziele zugrunde:

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO_2),
- Förderung der europäischen Integration.

2.1 Rahmenbedingungen für den Bundesverkehrswegeplan 2003

2.1.1 Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern und Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Die Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur hat hohe Bedeutung für den Aufbau Ost. Bis zum Jahr 1990 waren die Verkehrssysteme Ost- und Westdeutschlands in erster Linie auf die Nord-Süd-Relationen ausgerichtet. Deshalb muss der Schwerpunkt der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur darin liegen, die innerdeutschen Ost-West-Relationen bei Schiene, Straße und Wasserstraße wieder herzustellen bzw. leistungsgerecht auszubauen. Den Schwerpunkt der Investitionen bildeten die 17 „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE). Von dem Projektvolumen von insgesamt 35 Mrd. Euro waren bis Ende 2001 mit knapp 20,5 Mrd. Euro (davon etwa 10,7 Mrd. Euro für Schienenvorhaben) fast 60 % realisiert.

Sechs der neun Eisenbahnvorhaben sind in Betrieb. Dazu zählen die Strecken Hamburg–Berlin, Helmstedt–Magdeburg, Eichenberg–Halle, Bebra–Erfurt, Uelzen–Salzwedel–Stendal und die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den alten und den neuen Bundesländern von Berlin nach Hannover. Alle anderen Projekte sind im Bau bzw. in Teilabschnitten fertig gestellt. So konnte beim VDE 9 Leipzig – Dresden die Fahrzeit zwischen beiden Städten von zuvor 1½ Stunden auf rund eine Stunde verkürzt werden. Beim VDE 8 Nürnberg–Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin werden die Bauarbeiten an den Teilprojekten Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) und Erfurt – Leipzig/Halle (VDE 8.2) in 2003 fortgeführt. Das Teilprojekt Berlin – Halle/Leipzig (VDE 8.3) ist bis auf die erforderliche Sicherungstechnik für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h fertig gestellt.

Den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit wird weiterhin Vorrang eingeräumt, weil sie für den Aufbau Ost und das Zusammenwachsen von neuen und alten Bundesländern he-

---

8) Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) vom 15. November 1993, BGBl. I S. 1874.

9) Bericht des BMVBW an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages vom 26. April 2000 (Ausschussdrucksache Nr. 360).

rausragende Bedeutung haben. Diese Schienenprojekte zählen deshalb im BVWP 2003 grundsätzlich zu den laufenden und fest disponierten Vorhaben. Über den Sachstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit berichtet das BMVBW zweimal jährlich.

2.1.2 Stärkung der Infrastruktur in einem größer werdenden Europa

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Deutschland ist angesichts der dynamischen Entwicklung der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen innerhalb der EU unverzichtbar. Ein wichtiger Gesichtspunkt ist dabei der Ausbau der europäischen Verkehrswege zu einem grenzüberschreitenden Netzwerk.

Mit den TEN-V-Leitlinien wurde ein Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur in der EU bis zum Jahr 2010 geschaffen. Dabei richtet sich die Realisierung einzelner Projekte nach den nationalen Möglichkeiten und Prioritätensetzungen. Es gibt daher eine enge Verzahnung zwischen den TEN-V-Leitlinien und dem BVWP. Mit der Bundesverkehrswegeplanung hat die Bundesregierung wertvolle Erkenntnisse gesammelt, die sie in die Fortschreibung der TEN-V-Leitlinien einbringen wird, um weiterhin die Übereinstimmung von BVWP 2003 und TEN zu erhalten. In diesem Zusammenhang werden zum Beispiel auch die bilateralen Gespräche zwischen Deutschland und Dänemark im Hinblick auf eine feste Fehmarnbelt-Querung fortgesetzt. Durch den Ausbau der B 207 zur BAB A 1 sowie durch den Ausbau der Schienenstrecken Hamburg – Lübeck und Neumünster – Bad Oldesloe werden langfristig die Voraussetzungen für die Bewältigung der Verkehrsströme zwischen Deutschland und Skandinavien geschaffen. Vergleichbare Bedeutung haben die Pläne zum Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Alpen querenden Verkehr, indem die Zulaufstrecken in Deutschland zu einem Brenner-Basistunnel (z. B. ABS München – Rosenheim – Kiefersfelden) und zur Neuen Alpentransversalen (NEAT) in der Schweiz (z. B. NBS/ABS Karlsruhe – Basel) im Einklang mit der Verkehrsentwicklung ausgebaut werden. Mit den Basistunneln werden die Voraussetzungen geschaffen, dass ein Großteil des Alpen querenden Güterverkehrs mit der Bahn transportiert werden kann.

Die Erweiterung der EU nach Osten wird zu einem höheren grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zwischen den beteiligten Staaten führen. Der daraus resultierende Bedarf für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur in den Beitrittsländern wurde im Rahmen eines europäischen Bewertungsverfahrens ermittelt (Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA). Die Ergebnisse dieser Bewertung finden auch Eingang in die Bundesverkehrswegeplanung. Der neue BVWP greift die Ausbau- und Modernisierungserfordernisse aus der EU-Osterweiterung auf.

Über die Osterweiterung der EU hinaus bilden Paneuropäische Verkehrskorridore das Rückgrat der Einbindung von Mittel- und Osteuropa in das transeuropäische Verkehrnetz. In Fortführung der großen Verkehrsachsen in Ost-West-Ausrichtung zu den Beitrittsstaaten und darüber hinaus kommt den Korridoren eine zentrale Rolle zu, die Verkehrsbeziehungen mit Deutschland betreffen. Diese Paneuropäischen Verkehrskorridore und die Erweiterung der EU nach Osten werden durch eine Reihe von Projekten des BVWP 2003 konkret unterstützt. Neben den nachfolgend genannten Projekten sind weitere Maßnahmen im Zuge der EU-Osterweiterung von Bedeutung.

Tab. 1 Schienenprojekte EU-Osterweiterung

ABS Berlin–Frankfurt/Oder – Grenze D / PL (Ausbau für 160 km/h)
ABS Hoyerswerda – Horka – Grenze D / PL (2-gleisiger Ausbau für 120 km/h, Elektrifizierung)
ABS Dresden – Görlitz – Grenze D / PL (Ausbau für 120 bis 160 km/h)
ABS Berlin – Dresden (Ausbau für 200 km/h)
ABS Dresden – Grenze D / CZ (4-gleisiger Ausbau Dresden–Pirna, Anpassung Neitech Pirna–Grenze)
ABS Berlin – Görlitz Elektrifizierung Cottbus – Görlitz; zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus, v_{max} = 160 km/h
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach (Vogtl.) – Grenze D / CZ (Elektrifizierung, Anpassung Neitech Marktredwitz–Grenze)
ABS Berlin – Angermünde – Grenze D / PL (-Stettin)

2.2 Verkehrsnachfrage und -prognosen

Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage werden koordinierte Gesamtverkehrsprognosen verwendet. Hierzu wurden Prognosen der soziodemografischen Entwicklung in Deutschland und den benachbarten Staaten (Strukturdatenprognose) sowie Prognosen auf der Basis des Integrationsszenarios zum Personen- und Güterverkehr in regionaler Differenzierung erarbeitet. Sie wurden im Zusammenhang mit der Bewertung von Investitionsvorhaben weiter detailliert und auf einzelne Streckenabschnitte der jeweiligen Verkehrsnetze umgelegt. Einzelheiten sind im Verkehrsbericht 2000 dargestellt und erläutert.

Die Verkehrsprognosen sind Eichgrößen für streckenspezifische Aussagen, mit deren Hilfe Infrastrukturengpässe und sich daraus ergebende Ausbauerfordernisse aufgezeigt werden. Die Prognosen bieten insoweit Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik und zeigen auf, wo steuernd oder flankierend eingegriffen werden sollte.

Engpässe im Schienennetz vermindern im Schienengüterverkehr die mögliche Transportleistung der Bahn. Um Verlagerungseffekte zugunsten der Schiene zu erreichen, werden deshalb neben den im Rahmen des Integrationsszenarios beschriebenen fiskal-, ordnungs- und investitionspolitischen Maßnahmen die in diesem Plan enthaltenen Investitionen in die Schieneninfrastruktur getätigt, damit deren Kapazität an das unter den Bedingungen des Integrationsszenarios erreichbare Marktpotenzial angepasst werden kann.

Tab. 2 Grobeinschätzung der Verkehrsnachfrage für den BVWP 2003 (Marktpotenziale)

Verkehrsleistung im Personenverkehr

	1997		**Prognose 2015**[10]		**Änderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997** [%]
	Mrd. Pkm	**Anteil** [%]	**Mrd. Pkm**	**Anteil** [%]	
Eisenbahnverkehr	74	7,8	98	8,7	+ 32
Individualverkehr	750	79,6	873	77,3	+ 16
Luftverkehr	36	3,8	73	6,5	+ 103
Öffentlicher Straßenverkehr	83	8,8	86	7,6	+ 4
Insgesamt	**943**	**100,0**	**1.130**	**100,0**	**+ 20**

Verkehrsleistung im Güterverkehr

	1997		**Prognose 2015**[10]		**Änderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997** [%]
	Mrd. tkm	**Anteil** [%]	**Mrd. tkm**	**Anteil** [%]	
Eisenbahnverkehr	73	19,7	148	24,3	+ 103
Straßengüterfernverkehr	236	63,6	374	61,5	+ 58
Binnenschifffahrt	62	16,7	86	14,1	+ 39
Insgesamt	**371**	**100,0**	**608**	**100,0**	**+ 64**

10) Grobeinschätzung der Verkehrsnachfrage auf der Basis des Integrationsszenarios. Mit dem Integrationsszenario wird ein Ansatz verfolgt, der die nicht immer widerspruchsfreien ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen an die Verkehrspolitik soweit wie möglich in Übereinstimmung bringt. Siehe hierzu: Verkehrsbericht 2000 des BMVBW „Integrierte Verkehrspolitik: Unser Konzept für eine mobile Zukunft“ vom 3. November 2000, S. 60.

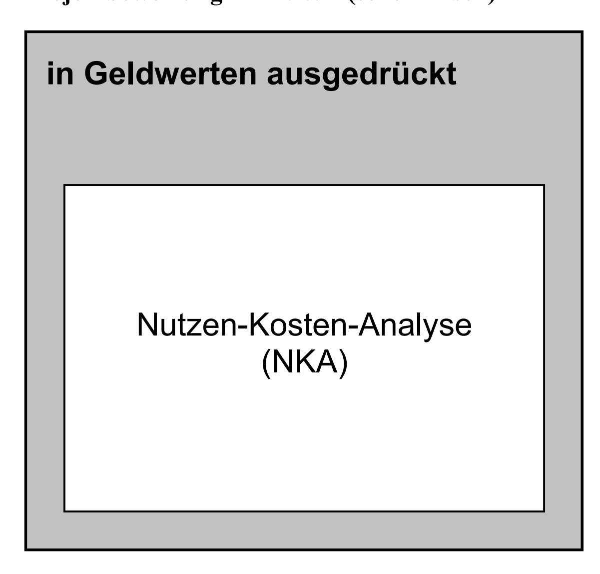
2.3 Modernisierte Bewertungsmethodik und Projektbewertung

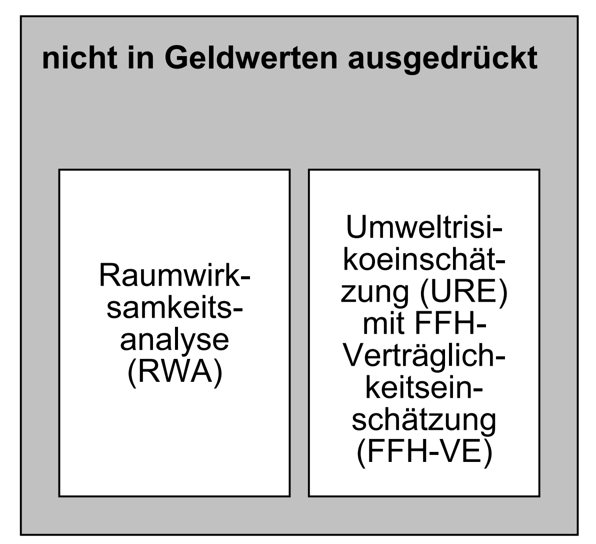
Um den neuen inhaltlichen Anforderungen gerecht zu werden, wurde die Methodik modernisiert. Damit ist eine neue und objektive Form der Bewertung der nahezu 2000 Einzelprojekte gesucht und gefunden worden. Alle für den BVWP 2003 definierten Aus- und Neubauprojekte sind nach einer modernisierten Bewertungsmethodik einer einheitlichen Bewertung nach

- nutzen-kosten-analytischen,
- umwelt- und naturschutzfachlichen sowie
- raumordnerischen (mit städtebaulichen)

Kriterien unterzogen worden.

Projektbewertung im BVWP (schematisch)





2.3.1 Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse

Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) bleibt Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertungen für alle erwogenen Investitionsvorhaben in die Infrastruktur. Bei der NKA handelt es sich um ein Bewertungsverfahren, bei dem der Investition die daraus resultierenden Wirkungen gegenübergestellt werden. Hierbei werden die Wirkungen monetarisiert und als (i. d. R. positiver) Nutzen (bzw. als negative Nutzen bei Kostenerhöhungen, d. h. negativen Wirkungen) dargestellt. Das standardisierte, Verkehrsträger übergreifend einheitliche Verfahren erfasst hierbei alle Wirkungsbereiche, die einen nennenswerten Einfluss auf das Bewertungsergebnis haben könnten. Die Nutzenkomponenten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Senkung der Beförderungskosten,
- Erhaltung der Verkehrswege,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- positive räumliche Wirkungen,
- Entlastung der Umwelt,
- Berücksichtigung des induzierten Verkehrs,
- Verbesserung der Anbindung von See- und Flughäfen.

Diesen Nutzenkomponenten werden die Investitionskosten gegenübergestellt. Die Ergebnisdarstellung erfolgt als Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Wenn dieser Quotient aus Nutzen und Kosten größer als 1 ist, liegt damit ein Indiz für die Wirtschaftlichkeit des erwogenen Vorhabens aus volkswirtschaftlicher Sicht vor. Die Höhe des NKV wird – analog zur Verfahrensweise bei den bisherigen Bundesverkehrswegeplänen – als wesentliches Entscheidungskriterium für die Einordnung der bewerteten Projekte in die Dringlichkeitsstufen herangezogen.

2.3.2 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung

Beim BVWP 2003 spielen Qualität und Quantität, aber auch die Gewichtung der umwelt- und naturschutzfachlichen Belange im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit. Die Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) ergänzt das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltrisiken und möglichen Konflikten des erwogenen Projektes, soweit Umweltauswirkungen nicht bereits monetarisiert im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt werden.

Nach einer Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte durch das Bundesamt für Naturschutz) wurde bei Schienenprojekten eine URE bzw. FFH-VE unabhängig von der Größe des Vorhabens durchgeführt, falls mit einer naturschutzfachlichen Konflikthäufung zu rechnen war.

Die Ergebnisse der URE werden formalisiert in einer Skala von 1 bis 5 aufbereitet:

1 = sehr geringes Umweltrisiko,

2 = geringes Umweltrisiko,

3 = mittleres Umweltrisiko,

4 = hohes Umweltrisiko,

5 = sehr hohes Umweltrisiko.

Die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und die besonderen Schutzgebiete (EU-Vogelschutzgebiete) sind Bestandteil des kohärenten europäischen ökologischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ (kurz: Natura-2000-Gebiete). Sie haben aufgrund der sich aus den Richtlinien 92/43/EWG („FFH-Richtlinie“) und 79/409/EWG („Europäische Vogelschutz-Richtlinie“) ergebenden nationalen Verpflichtungen eine herausragende Bedeutung. Mit der FFH-VE wird die mögliche erhebliche Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten ermittelt und das Ergebnis im Rahmen der Projektbewertung und Prioritätensetzung der BVWP angemessen einbezogen. Da es mittlerweile zur gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gehört, dass für potenzielle FFH-Gebiete auch ohne förmliche Unterschutzstellung bereits der Schutz der FFH-RL zu beachten ist, werden alle im fortgeschrittenen Meldeprozess der Länder befindlichen Gebiete in die URE bzw. FFH-VE einbezogen.

Um die frühzeitige und angemessene Berücksichtigung möglicher Konflikte mit dem europäischen Naturschutz im BVWP 2003 zu gewährleisten, wird neben der fünfstufigen Einschätzung des Umweltrisikos ergänzend auch eine FFH-VE durchgeführt. Die Bezugsgebiete der FFH-VE sind die gemeldeten und zur Meldung vorgesehenen FFH-Gebietsvorschläge und europäischen Vogelschutzgebiete sowie solche, bei denen anzunehmen ist, dass sie den Kriterien der zugrunde liegenden europäischen Naturschutzrichtlinie, hier im besonderen der EU-Vogelschutzrichtlinie, entsprechen. Aufgrund der Rechtsprechung des EuGH werden „faktische“ Vogelschutzgebiete vorsorglich im Sinne der FFH-Bestimmungen in die FFH-VE einbezogen.

Eine abschließende Entscheidung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der FFH-RL vorliegt oder nicht, kann auch aus Maßstabsgründen und aus Gründen des Planungsstandes nicht mit Sicherheit getroffen werden. Daher wird die Formulierung „unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung“ eines Natura-2000-Gebietes als schärfstes Urteil der Projektbewertung abgegrenzt von dem Urteil „erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen“. Die Ergebnisse der FFH-VE werden formal in einer Skala von 1 bis 3 aufbereitet:

1 = erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen,

2 = erhebliche Beeinträchtigung ist nicht ausgeschlossen,

3 = erhebliche Beeinträchtigung ist unvermeidbar.

Eine frühzeitige Einschätzung umwelt- und naturschutzfachlicher Konflikte bereits auf der Generalplanungsebene des BVWP leistet einen wichtigen Beitrag, die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes zu minimieren. Dies bedeutet, dass die FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung andere Inhalte zum Gegenstand hat als die formelle FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) auf der Ebene der Linienbestimmung oder der Planfeststellung; sie ersetzt daher in keinem Fall eine weitergehende ggf. erforderliche FFH-VP im nachfolgenden Planungsprozess.

Das Ergebnis der FFH-VE kann diesbezüglich vor allen Dingen als Indiz dahin gehend verstanden werden, ob in der weiteren Planung eine FFH-VP unumgänglich sein wird und inwieweit die Projektdurchführung möglicherweise mit deutlich erhöhten Kosten für die Vermeidung von Beeinträchtigungen bzw. Sicherung des Netzzusammenhangs von Natura 2000 verbunden sein wird. Erst wenn die spätere FFH-VP konkret die „erhebliche Beeinträchtigung“ des Natura-2000-Gebietes „in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen“ bestätigt, ist im Rahmen der Projektzulassung über Maßnahmen der Schadensbegrenzung oder die Unzulässigkeitsfeststellung des Projekts zu entscheiden.

2.3.3 CO_2: Abschätzung der umweltbezogenen Wirkungen des BVWP 2003

Die CO_2-Emissionen des Verkehrssektors wachsen im Laisser-faire-Szenario[11)] (mit Einführung der Lkw-Maut in der aktuell beschlossenen Größenordnung) bis 2015 um 17 % gegenüber dem Bezugsjahr 1997. Dieser Zuwachs kann unter den in einem „Integrationsszenario einschließlich Infrastrukturinvestitionen BVWP 2003“ unterstellten ordnungspolitischen Rahmenbedingungen und investiven Vorhaben auf 11 % gedämpft werden.

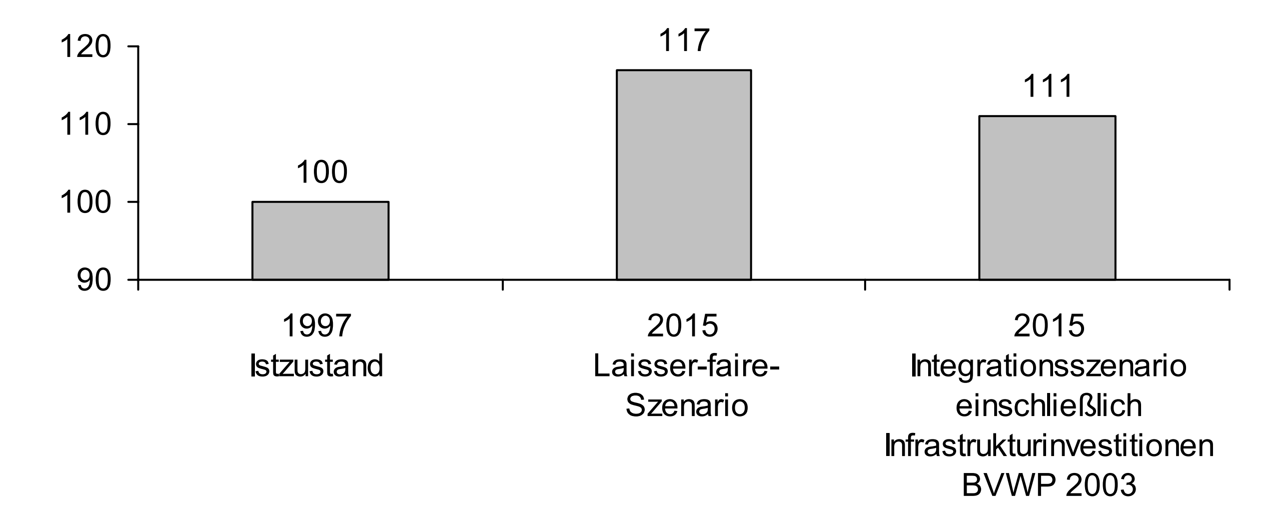
Im „Integrationsszenario einschließlich Infrastrukturinvestitionen BVWP 2003“ wurden neben dem Integrationsszenario (siehe obige Tab.) alle Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit ihren Auswirkungen auf die CO_2-Emissionen berücksichtigt.

Es wird deutlich, dass auch durch umfangreiche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur keine nachhaltige Senkung der CO_2-Emissionen erreicht werden kann. Andererseits sind im Verkehrssektor erhebliche Steigerungen der Verkehrs- bzw. Transportleistungen zu erwarten. Während die Transportleistungen im Güterverkehr gegenüber 1997 bis zum Jahr 2015 um 64 % steigen, nehmen die CO_2-Emissionen im Integrationsszenario um nur 26 % zu. Im Personenverkehr erhöhen sich im Integrationsszenario die CO_2-Emissionen um lediglich 4 %, während die Verkehrsleistungen in der Summe über alle Verkehrsmittel bis zum Jahr 2015 gegenüber 1997 um 20 % steigen. Die CO_2-Emissionen steigen also im Vergleich wesentlich geringer als die Verkehrsleistungen, wenn das Integrationsszenario zugrunde gelegt wird.

Vor dem Hintergrund der steigenden Verkehrsnachfrage führen die ordnungs- und fiskalpolitischen Maßnahmen des Integrationsszenarios sowie ferner die investiven Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2003 zu einer signifikanten Reduktion der CO_2-Emissionen im Vergleich zum Laisser-faire-Szenario.

[11)] Siehe Verkehrsbericht 2000 a. a. O.; im Laisser-faire-Szenario wird unterstellt, dass die Bundesregierung keine verkehrspolitischen Maßnahmen zur Veränderung des Status quo ergreift.

Entwicklung der CO_2-Emissionen des Verkehrssektors zwischen 1997 und 2015



2.3.4 Raumordnerische Beurteilung: Raumwirksamkeitsanalyse

Die Aspekte der Raumordnung werden – soweit sie nicht in der NKA erfassbar sind – im modernisierten Verfahren als eigenständige Bewertungskomponente „Raumwirksamkeitsanalyse“ (RWA) mit nachvollziehbaren Kriterien erfasst. Die zentralen Anforderungen und Ziele der Raumordnung werden im BVWP 2003 durch Ermittlung projektbezogener raumwirksamer Beiträge in den Zielbereichen „Verteilungs- und Entwicklungsziele“ sowie „Entlastungs- und Verlagerungsziele“ umgesetzt.

2.3.4.1 Verteilungs- und Entwicklungsziele

Gestützt auf das Verfassungsgebot zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse fordert das Raumordnungsgesetz[12)] eine flächendeckende Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit technischer Infrastruktur und ausgeglichene infrastrukturelle Verhältnisse in den Teilräumen. Als Entwicklungsziele formuliert das Gesetz, dass Standortvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen sind, eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander sicherzustellen ist und zur Verbesserung der Standortbedingungen die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen ist.

2.3.4.2 Entlastungs- und Verlagerungsziele

In Übereinstimmung mit dem „Handlungskonzept zur Entlastung der verkehrlich hoch belasteten Räume vom Kfz-Verkehr“ der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 3. Juni 1997 verlangt das novellierte Raumordnungsgesetz, dass in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße verbessert werden sollen. Darüber hinaus sollen Infrastrukturmaßnahmen des Bundes auch der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Dementsprechend integriert die Raumwirksamkeitsanalyse auch die Auswirkungen eines Projektes auf die Stadtqualität (Entlastungen im lokalen Bereich = Städtebauliche Effekte im BVWP ’92).

Die Ergebnisse für die beiden Zielbereiche der RWA werden formalisiert in einer Skala von 1 bis 5 dargestellt (1 = geringe raumordnerische Bedeutung, 5 = herausragende raumordnerische Bedeutung).

2.4 Abwägung und Vertiefung auf den nachfolgenden Planungsstufen

Bei der Entscheidung über Verkehrswegeplanungen stehen in der Regel mehrere hochrangige Ziele untereinander in Konflikt. Ausgewogene Lösungen erfordern eine Interessenabwägung, in die alle berührten Belange einzubeziehen sind. Die Prüfung und Abwägung erfolgt stufenweise, mit jeweils höherem Konkretisierungsgrad auf den nachfolgenden Planungsebenen.

Die Generalplanungsebene der Bundesverkehrswegeplanung schließt ab mit der Entscheidung darüber, ob ein nach Netzverknüpfung, Ausbautyp und Investitionskosten beschriebenes Projekt planerisch weiter zu verfolgen ist und nachfolgende Schritte zu seiner Realisierung einzuleiten sind. Die Planung kann auf dieser Stufe nur generell sein. Die anschließenden Planungsstufen der Raumordnung sowie der Planfeststellung werden nach den gesetzlichen Vorschriften entsprechend Bundes- und Landesrecht sowie den darin festgelegten Zuständigkeiten durchgeführt.

Der Bedarfsplan kann deshalb Entscheidungen auf den nachfolgenden Planungsstufen nicht vorwegnehmen oder

12) Raumordnungsgesetz (ROG) vom 18. August 1997, BGBl. I S. 2081.

ersetzen. Er kann also weder eine konkrete Trassierung festlegen noch über weitergehende Details entscheiden. Die Generalplanungsebene entscheidet somit, ob der verkehrliche Bedarf für ein Projekt vorhanden ist und nicht, wie ein Projekt realisiert werden soll. Einen Ausschluss von Projekten aufgrund von vorerst nur anzunehmenden Konflikten, für die aber erst später eindeutige Erkenntnisse vorliegen, ist daher aus fachlichen Gründen nicht möglich.

2.5 Finanzpolitische und haushaltsrechtliche Bedeutung

2.5.1 Rechtlicher Kontext

Seit der im Zuge der Bahnreform im Jahr 1994 erfolgten Trennung der staatlichen von den unternehmerischen Aufgaben führt der Vorstand des privaten Wirtschaftsunternehmens Deutsche Bahn AG (DB AG) das Unternehmen kaufmännisch nach handelsrechtlichen Grundsätzen. Im Bereich der Schieneninfrastruktur besteht insofern eine privatwirtschaftliche Organisationsform.

Im Rahmen der ersten Stufe der Bahnreform ist die DB AG Eigentümerin der Schieneninfrastruktur der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (DB) und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) geworden. Die zweite Stufe der Bahnreform im Jahr 1999 brachte die Aufspaltung in fünf neue Aktiengesellschaften unter dem Dach der DB AG als Management-Holding. Seither sind die DB Netz AG und die DB Station&Service AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Artikel 87e GG Eigentümer der Schieneninfrastruktur. Im Jahr 2002 erhielt auch die DB Energie GmbH den Status eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes.

Den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes obliegen alle Rechte und Pflichten, die sie als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur haben. In Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgaben sind sie Bauherren im Rahmen der Infrastrukturvorhaben und tragen nach § 8 Abs. 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege selbst; der Gesetzgeber hat die Bereiche Unterhaltung und Instandsetzung dem unternehmerischen Verantwortungsbereich zugewiesen.

Der Bund trägt gemäß Artikel 87e Abs. 4 GG für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Sorge. Er finanziert Investitionen in diese Schienenwege nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz; die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen (= Bestandsnetzinvestitionen).

Die Eisenbahnen des Bundes sind als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form zu führen (Artikel 87e GG) und stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die hierfür benötigten Finanzmittel müssen verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Demgemäß fordern § 6 Abs. 2 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) und § 7 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) für alle finanzwirksamen Maßnahmen „angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“. Bei der Auswahl und Festlegung der Dringlichkeit von Investitionen in die Bundesschienenwege hat die Bahn darüber hinaus die betriebswirtschaftliche Rentabilität zu gewährleisten.

2.5.2 Nah- und Regionalverkehr

Die dem Bund in Artikel 87e Abs. 4 GG auferlegte Gemeinwohlverpflichtung, die den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes betrifft, gilt grundsätzlich auch für die Schieneninfrastruktur, die dem Nahverkehr dient. Den in den hierzu erlassenen Ausführungsgesetzen enthaltenen Regelungen kommt der Bund in folgender Weise nach:

- Ersatzinvestitionen in den Nahverkehr sind eine Untermenge der Mittel des Bundes, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für das Bestandsnetz generell erhalten. Damit erbringt der Bund einen Großteil der im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgelegten Nahverkehrsanteile. Zusätzlich wird festgelegt, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Maßnahmen an den infrage kommenden Strecken mit den jeweiligen Ländern abstimmen.
- Getrennt davon sind Ausbauvorhaben (Verbesserung des Nahverkehrs) im Rahmen von SPNV-Vorhaben der Länder zu betrachten (z. B. Neitech-Ausrüstung, Geschwindigkeitserhöhung, zusätzliche Haltepunkte, Elektrifizierung).
  - Da die Behandlung einzelner Nahverkehrsvorhaben im Rahmen eines Generalplans wie des BVWP nicht möglich ist, sind sich Bund und Länder einig, dass die Vorschrift nach § 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz nur pauschal erfüllt werden kann.
  - Ausbauvorhaben oder deren Anteile an Investitionen in SPNV-Vorhaben sind Bestandteil des BVWP 2003 und damit des künftigen Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege.
- In die verschiedenen Finanzierungsvereinbarungen, die zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes abgeschlossen werden, werden beide Komponenten aufgenommen und getrennt nach Ersatzinvestitionen und Ausbauvorhaben unterschieden.

2.5.3 Gesamtinvestitionen

Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes (Einzelplan 12) mit angenommener konstanter Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 der Finanzrahmen für den Bereich der Bundesschienenwege in Höhe von 63,9 Mrd. Euro.

Der Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve) stellt sich wie folgt dar:

Tab. 3 Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve)

		Vordringlicher Bedarf [Mrd. €]				Weiterer Bedarf [Mrd. €]
		bereits festgelegter Bedarf				
		Erhaltung [13]	laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben	Summe	
Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes [14]		38,4	17,9	16,0	**33,9**	7,9
davon	ABL	25,6	7,0	14,3	**21,3**	7,2
	NBL	12,8	10,9	1,7	**12,6**	0,7

Für die im Betrachtungszeitraum 2001 bis 2015 erforderlichen Finanzmittel ist letztlich der Mittelabfluss in den einzelnen Baujahren entsprechend Durchsetzbarkeit und Realisierungstempo der einzelnen Projekte entscheidend. Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen insbesondere bei größeren Projekten maßgebliche Finanzierungsanteile auch nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve für Aus- und Neubauten mit entsprechendem Planungsvorlauf vorgesehen. Das Volumen der Planungsreserve trägt der unterschiedlichen Anzahl und Größe der Projekte bei den einzelnen Verkehrsträgern Rechnung.

2.5.4 Finanzhilfen der Europäischen Union

2.5.4.1 Förderung transeuropäischer Netze

Im Rahmen der Förderung „Transeuropäische Netze im Verkehrsbereich" sieht die mehrjährige Planung der Europäischen Kommission für die Jahre 2003 bis 2006 einen Betrag von 2,4 Mrd. Euro vor. Diese Summe setzt sich zusammen aus Mitteln für das mehrjährige indikative Programm (MIP) in Höhe von 1,8 Mrd. Euro und für das Jahresprogramm (Non-MIP) in Höhe von 0,6 Mrd. Euro. Aus dem MIP ist für Deutschland – ohne Berücksichtigung von multilateralen Telematikprojekten/Galileo – ein Betrag für Verkehrsinfrastrukturprojekte von 0,33 Mrd. Euro zu erwarten. Über die Verteilung der Non-MIP-Mittel wird jährlich entschieden.

Darüber hinaus ist eine Erhöhung der TEN-Haushaltslinie um 100 Mio. Euro in der Abstimmung für ein Programm zur Beseitigung von grenzüberschreitenden Engpässen und Vorhaben an den Grenzen zu den Beitrittsländern in den zuständigen europäischen Gremien. An einem solchen Programm würde auch Deutschland entsprechend partizipieren.

2.5.4.2 Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

Mit dem EFRE-Bundesprogramm 2000 bis 2006 werden erstmals in Deutschland Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Damit stehen zusätzliche 1,592 Mrd. Euro zur Verfügung, mit denen ausgewählte Projekte in den neuen Ländern beschleunigt realisiert werden; die Ziele sind:

- deutliche Verbesserung des Zugangs zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) und damit der strukturellen Standortbedingungen,
- Abbau infrastruktureller Verkehrsengpässe für die wirtschaftliche Entwicklung und
- Erhöhung der verkehrlichen Erreichbarkeit.

13) Schiene: Bestandsnetzinvestitionen (zur Höhe finden noch Gespräche statt).
14) Preisstand 1999.

Tab. 4 EFRE-Schienenprojekte (bisher bewilligt)

	Land	Streckenlänge [km]	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	EFRE-Mittel [Mio. €]
Ausbau Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D / PL; Abschnitte 2 und 3	BB	60,3	167,5	103,2

Weitere Schienenprojekte befinden sich derzeit im Planungs- bzw. Genehmigungsverfahren, z. B.:

– Südanbindung Halle (Saale),
– Mitte-Deutschland-Verbindung,
– City-Tunnel Leipzig,
– Schienenanbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Änderung des Bedarfsplans

Durch Artikel 1 erhält der Bedarfsplan nach § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes seine neue Fassung. Er enthält die Bauvorhaben, für die die nach § 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vorgenommene Überprüfung nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand einen Bedarf ergeben hat. Mit den Festsetzungen des Bedarfsplans wird der verkehrliche Bedarf für die bezeichneten Verkehrsverbindungen festgestellt. Die Realisierung der darin bezeichneten Projekte hängt von der weiteren Detailplanung der Vorhaben in den Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren ab. Der Bedarfsplan enthält insofern keine Festsetzungen bezüglich der in diesen Verfahren festzulegenden Trassenführung.

Der Bau und Ausbau nach dem Bedarfsplan erfolgt gemäß § 2 Abs. 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes nach Stufen, die im Bedarfsplan unterschieden werden. Diese Stufen sind als „Vordringlicher Bedarf“ und als „Weiterer Bedarf“ bezeichnet. Darüber hinaus werden Internationale Vorhaben gesondert ausgewiesen.

1. Vordringlicher Bedarf (VB)

Der Vordringliche Bedarf besteht aus

– „laufenden und fest disponierten Vorhaben“ und
– „neuen Vorhaben“.

Dieser Bedarf wird begrenzt durch das im Zeitraum 2001 bis 2015 zu erwartende Finanzvolumen abzüglich der Investitionsmittel für Bestandsnetzinvestitionen in die Schiene. Für den Vordringlichen Bedarf besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag.

1.1 Prinzipien der Einstufung neu zu bewertender Projekte

Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs sind

– die laufenden und fest disponierten Vorhaben,
– die noch nicht begonnenen Teilprojekte größerer Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 1992 (BVWP ’92), die einen eigenen Verkehrswert aufweisen; Voraussetzung ist ein positives Ergebnis im Rahmen des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens,
– neue Vorhaben, für die im Zuge der Projektbewertungen eine gesamtwirtschaftliche Rentabilität nachgewiesen wurde, sowie
– weitere Maßnahmen in Knoten, Zugbildungsanlagen und Anlagen des Kombinierten Ladungsverkehres.

1.1.1 Laufende und fest disponierte Vorhaben

Die laufenden und fest disponierten Vorhaben ab 2001 umfassen die Vollendung im Bau befindlicher Projekte aus dem BVWP ’92 sowie weitere Vorhaben, über deren Realisierung bereits abschließend entschieden worden ist und die aufgrund ihrer verkehrlichen Wirkungen bis zum Jahr 2015 realisiert werden sollen. Diese sind enthalten im Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 (IP) und im Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP). Diese Schienenprojekte mit einem Investitionsvolumen von rund 17,9 Mrd. Euro wurden im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans nicht erneut bewertet. Ihre Aufnahme in den neuen „Vordringlichen Bedarf“ begründet sich daraus, dass die seit 1991 eingetretene hohe Verkehrszunahme den Bedarf dieser Projekte bestätigte und davon ausgehend ihre Aufnahme in die genannten Finanzierungsprogramme und -formen begründet hat. Den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit kommt dabei eine besondere Bedeutung für die Entwicklung der neuen Bundesländer und ihrer Anbindung an die alten Bundesländer zu.

1.1.2 Neue Vorhaben

Die neuen Vorhaben des „Vordringlichen Bedarfs“ wurden hier insbesondere aufgrund ihres hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses eingestuft. Beurteilungskriterien des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens sind neben dem Nutzen-Kosten-Verhältnis die Ergebnisse der Raumwirksamkeitsanalyse. Der Wert des NKV zur Einstufung neuer Vorhaben in die Stufen VB und WB variiert mit großen Bandbreiten auch aufgrund der zu berücksichtigenden, unterschiedlichen Planungsstände der Projekte sowie netzkonzeptioneller Erfordernisse. Hinzu kommt die Aufnahme von Projekten insbesondere aus strukturpolitischen Gründen in die Kategorie „Neue Vorhaben“ des Vordringlichen Bedarfs. Daher lassen sich feste Werte für die Einstufung von neuen Vorhaben in den VB nicht angeben. Im Ergebnis haben mehr als 40 % der Schienenprojekte ein NKV > 3, weitere 35 % ein NKV zwischen 2 und 3.

1.2 Finanzierungs- und Bauvolumen

Aus der Summe aller Vorhaben und Sammelpositionen ergibt sich ein Investitionsvolumen des neuen Vordringlichen Bedarfs von rund 16,0 Mrd. Euro im Finanzierungsrahmen bis 2015. Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen bei besonders großen Projekten größere Finanzierungsanteile erst nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve von etwa einem Drittel des Volumens für Aus- und Neubauten (mit EFRE und TEN) mit entsprechendem Planungsvorlauf notwendig. Insgesamt wird das anteilige Volumen für Aus- und Neubauvorhaben von rund 25,5 Mrd. Euro um knapp 8,5 Mrd. Euro aufgestockt, so dass große Vorhaben parallel vorbereitet werden können.

2. Weiterer Bedarf (WB)

Vorhaben oder Vorhabenteile mit eigenständigem Verkehrswert, deren vollständige Realisierung nicht bis 2015 erfolgen kann, werden dem Weiteren Bedarf zugeordnet.

3. Internationale Projekte

Internationale Projekte haben eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung. Das mit dem Neu-/Ausbau verbundene Ziel kann hier nur im Gleichklang mit Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland erreicht werden. Zum Ausbau dieser Strecken ist es daher erforderlich, eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Nachbarland zu treffen sowie die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus im Rahmen einer Studie nachzuweisen.

4. Kein Bedarf

Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis < 1 werden nicht weiter verfolgt.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift erlaubt die Neubekanntmachung des Gesetzes.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 791. Sitzung am 26. September 2003 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1** (Nummer 1 Buchstabe a laufende Nummer 25 und Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 15 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

   Der Bundesrat stellt fest, dass die Realisierung des in Artikel 1 in der Anlage zu § 1 in Nummer 1 Buchstabe a laufende Nummer 25 sowie in Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 15 genannten Vorhabens durch die Planungen der Deutschen Bahn AG zur Verlagerung von französischem Güterverkehr auf die deutsche Rheinseite in erheblichem Maße gefährdet wird. Die Bundesregierung wird aufgefordert, diesen Planungen entgegen zu treten.

2. **Zu Artikel 1** (Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 13 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

   In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1 Buchstabe b laufende Nummer 13 nach den Wörtern „Rhein/Neckar“ das Fußnotenzeichen „2a“ anzubringen und der Text der Fußnote wie folgt zu fassen:

   „2a Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim – Stuttgart ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim“.

   Begründung

   Die Neubaustrecke „Rhein/Main – Rhein/Neckar“ wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 als zweigleisige Neubaustrecke mit Projektkosten in Höhe von 1,771 Mrd. Euro aufgenommen. Mit diesem Investitionsansatz werden auch die im Vergleich zur A-Variante um 435 Mio. Euro höheren Kosten der von der DB AG favorisierten Bypass-Variante, die die Umfahrung des wichtigen Knotens Mannheim vorsieht, abgedeckt. Die Umfahrungspläne der Bahn werden abgelehnt. Da zudem bei beiden Varianten das Nutzen-Kosten-Verhältnis annähernd gleich ist, soll durch die Fußnote eine Festlegung auf die kostengünstigere A-Variante erfolgen. Dies hat den nicht unerheblichen Nebeneffekt, dass die damit freiwerdenden Mittel für andere wichtige Projekte eingesetzt werden können.

3. **Zu Artikel 1** (Nummer 2 laufende Nummer 5a – neu – der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

   In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 2 nach der laufenden Nummer 5 folgende laufende Nummer 5a einzufügen:

   „5a ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau (2. Baustufe)“.

   Begründung

   Die Beseitigung der Altlasten auf der Mitte-Deutschland-Verbindung im Streckenabschnitt Weimar – Jena – Gera – Glauchau und der Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h mit Neigetechnikfahrzeugen gehört zum Vordringlichen Bedarf im Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Dieses Vorhaben wird bis 2006 abgeschlossen.

   Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist eine wichtige Ost-West-Trasse, die im Zuge der EU-Osterweiterung weiter an Bedeutung gewinnen wird. Ein wesentliches Hindernis für eine Anbindung der Regionen Ostthüringen und Süd-West-Sachsen an den Personenfernverkehr ist die fehlende durchgehende Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung. Bisher ist die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Paderborn und Weimar bzw. Glauchau und Chemnitz elektrifiziert. Ein entscheidender betrieblicher Vorteil wäre, dass Züge ohne Triebfahrzeugwechsel durchgängig verkehren könnten. Weiterhin ist der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Weimar – Glauchau erforderlich, um die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Ost-West-Magistrale zu erhöhen. Obwohl bisher für dieses Projekt die Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen werden konnte, hat es als Verbindungsachse zwischen Oberzentren sowie für die Anbindung an den Ballungsraum Leipzig Bedeutung. Es wird davon ausgegangen, dass die künftige Verkehrsentwicklung den Bau dieser Maßnahme rechtfertigt.

   Die Elektrifizierung des noch fehlenden Abschnitts Weimar – Jena – Gera – Glauchau sowie dessen zweigleisiger Ausbau sollten daher im Bedarfsplan in den Weiteren Bedarf aufgenommen werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 340, Telefax (02 21) 97 66 344
ISSN 0722-8333